TYGODNIK AUTOMOBILISTY i AUTOLOTNIKA

NUMER ZAWIERA: „Przygotowania na Pow. Wyst. Krajową“, „O warunkach produkcji samochodów w Polsce“, „Raj centaurów na raty“, „Motocykl czy samochód“, Komunikat P. Z. M., — Poradnik automobilisty, — „22.000 Klm. na motocyklu z zaplombowanym silnikiem“, Modelarstwo lotnicze, — „Kryzys samochodowy we Włoszech“, „Rozwój rekordów szybkości“ i t. d.

30 GR.

AUTOLOT P. K. O. 16.940.

WYCHODZI WE WTORKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI: WARSZAWA, POZNAŃSKA 22, TEL. 85-68

Rok II. 30 Kwiecień 1929 r. Nr. 18 (46).

PIĘC MILJONÓW OSÓB:

zwiedzi w r. b. Powszechną Wystawę Krajową. — Najpoważniejsze dzienniki świata — wydadzą specjalne numery poświęcone wystawie.

Już tylko kilkanaście dni zaledwie dzieli nas od daty otwarcia Powszechnej Wystawy Krajowej w Poznaniu. Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że gigantyczna ta impreza wzmocni niesłychanie naszą wiarę w wartość siebie samych, uświadomi nas o naszym dziesięcioletnim dorobku na wszystkich polach życia współczesnego. Z drugiej strony będzie ona grać niezwykle poważną rolę gospodarczą; — dzięki swej wszechstronności, dzięki swemu czysto polskiemu (a nie międzynarodowemu) charakterowi, zbliży ona i zacieśni węzły między producentem a konsumentem polskim, długi okres jej trwania pozwoli na to, że zwiedzą ją ogromne rzesze ludzi. Dotychczasowe obliczenia przewidują ilość zwiedzających na pięć miljonów osób!!!

W tej imprezie ogólno-państwowej i ogólno obywatelskiej potrafiliśmy zaimponować światu. Obcy dziennikarze, którzy zwiedzali ostatnie stadjum prac przygotowawczych do P. W. K. stwierdzili jednogłośnie, że po wszech brytyjskiej wystawie w Wembley *P. W. K. jest największą imprezą tego rodzaju o typie państwowym*, a nie międzynarodowym.

Jakie jest zainteresowanie P.W.K. świadczy najlepiej fakt, że dwa tak poważne dzienniki świata jak *„Times“* i *„Neue Fraie Presse“*, *wydać mają specjalne numery poświęcone Powszechnej Wystawie Krajowej.*

W dziedzinie, której pismo nasze jest specjalnie poświęcone, — w dziedzinie automobilizmowi, tak sportowej, jak i przemysłowej, nie pozostaniemy w tyle poza resztą świata. A najważniejszą jest ta druga dziedzina, dziedzina przemysłu samochodowego. (można mieć wysoko stojący sport automobilowy, nie mając wcale przemysłu). To właśnie jest szczególnie ważne, że w tej dziedzinie, dziedzinie produkcji, nie będziemy świecić pustkami.

Cudzoziemcy, traktujący nas prawie tak, jak kolonję importową, dla przemysłu samochodowego, *przekonają się, że potrafimy budować samochody całkowicie w kraju*, bez jakiejkolwiek obcej pomocy i bez konieczności zakładania fabryk montażowych.

* *

Czołowe miejsce w naszym przemyśle samochodowym na P.W.K. zajmie „Ursus“, zarówno ze względu na rozmiar swoich fabryk samochodowych, jak też na ilość dotychczas wyprodukowanych samochodów: przeszło 1000 szt.. (Produkcję rozpoczęto w 1928 roku, w czerwcu) „Ursus“ również jest jedyną fabryką w kraju, która wyszła z okresu prób i eksperymentów warsztatowych, przechodząc do produkowania samochodów serjami.

A dorobek produkcyjny, — jak na tak krótki okres, — jest bardzo poważny. Ściany własnego pawilonu nr. 4 na głównym terenie wystawy *okazują się za ciasne dla pomieszczenia całej produkcji* „Ursusa“.

Do tej pory bowiem, t.j. w okresie kilkumiesięcznym zaledwie, wyprodukowano już dwa typy podwozi pod autobusy (Typ A i Typ AW). Pierwszy: — Typ A jest podwoziem normalnym, drugi zaś typ AW specjalnie wydłużonem podwoziem autobusowem o wznocnionej nośności: — wyprodukowano również typ AT podwozia sześcio-kołowego.

Na podwoziach tych zaprojektowano i wyprodukowano cały szereg wozów. A więc: autobus typ A (20 osb.), autobus typ AW (22 osb.), wóz strażacki, polewaczką, furgon ciężarowy, i t. p. Zaprojektowano również samochód pancerny.

W czasie trwania P. W. K. wszyscy zwiedzający wystawę *będą mogli doświadczalnie sprawdzić jakość autobusów „Ursus“*. Autobusy te bowiem kursować będą po stałych linjach komunikacyjnych między poszczególnymi terenami wystawy.

Pozatem, chcąc wykazać wytrzymałość swych wozów i specalne ich przystosowanie do warunków komunikacyjnych na polskich drogach, „Ursus“ zaofiarował P. W. K. do dyspozycji trzy samochody ciężarowe. Każdy z tych samochodów miałby zrobić około 1.500 klm.— raid na Kresy Wschodnie, — służąc akcji propagandowej P. W. K.

Jak już wspominaliśmy, całość produkcji „Ursusa“ nie może pomieścić się w obrębie wystawowego pawilonu. Z samochodów znajdować się będzie w pawilonie podwozie typu AW, oraz podwozie typu A w przekroju, z silnikiem w ruchu. Pozatem z dziedziny przemysłu samochodowego znajdować się będzie w pawilonie cały szereg tablic, wyczerpująco ilustrujących produkcję samochodową. Reszta samochodów wystawianych na P. W. K., łącznie z samochodami zaofiarowanymi P.W.K. na rajd propagandowy, zostanie umieszczona na wolnym terenie.

Ponieważ produkcja „Ursusa“ nie ogranicza się jedynie do dziedziny samochodowej, we własnym pawilonie „Ursusa“ na P. W. K., znajdować się będą jeszcze eksponaty z dziedziny produkcji silników, m. in. wielki bezprężarkowy silnik Diesel'a (450 KM. małe silniki dla rolnictwa, eksponaty z dziedziny odlewnictwa żeliwnego, metali półszlachetnych i stopów aluminjowych, oraz z dziedziny armatur.

O ile nam wiadomo, z polskich samochodów osobowych („Stetysz“) nie będzie brał udziału w wystawie, „C. W. S.“ zaś wystawić ma nowe, eksperymentalne typy samochodów swej produkcji warsztatowej.

Przemysł pomocniczy, w szczególności zaś najmłodszy t. j. *przemysł karoseryjny wystawić ma cały szereg typów karoserji* na podwoziach produkcji obcej i krajowej

Inż. W. S.

O warunkach produkcji samochodów w Polsce.

Od inż. W. S., świetnego znawcy stosunków samochodowych otrzymaliśmy szereg rozważań na temat przemysłu samochodowego w Polsce. Autor tych artykułów, z racji swego stanowiska—zajmujący w stosunku do spraw samochodowych pozycję obserwatora i badacza; wysuwa w konkluzji projekt metodycznego systemu pracy nad stworzeniem przemysłu samochodowego czysto rodzimego.

Ze względu na objętość tych rozważań, dzielimy je na kilka oddzielnych artykułów z których pierwszy zamieszczamy poniżej. Red.

W roku ubiegłym w artykule polemicznym „Rozwój techniki a produkcja“, umieszczonym w № 25-tym „Przeglądu Samochodowego i Motocyklowego“ poruszyłem kwestję produkcji samochodów w Polsce. Między przesłankami były też kwestje ekonomiczne, kwestje ceny, — co wywołało replikę inż. Paszkewskiego, wychodzącego z zasady, że *„pieniądz nie może być oceną za twórczość i pracę“*.

Ponieważ jednak uważam, że to, co było koniecznością historyczną, abyśmy jako naród istnieli; mesjanistyczny romantyzm i hipertrofja patrjotycznej nuty całej literatury polskiej XIX wieku; heroizm powstańców 63 roku z których mądrzejsi, lepsi i ci, co byli prawdziwymi przewódcami, zdawali sobie zupełnie dobrze sprawę z pesymistycznej sytuacji powstania i widzieli jasno tragiczny koniec swego czynu; impuls neoromantyzmu z Wyspiańskim i Żeromskim jako wodzami w literaturze; niepodległościowa strejkująca młodzież na przekór starym wyjadaczom; na koniec czyn legjonowy— to wszystko, co przecież z punktu widzenia materjalistycznych wyliczeń trzeźwych wyznawców pracy organicznej było absurdem, bo dawało tylko ujemne salda natychmiastowych bilansów, a dało nam w saldzie końcowego bilansu niebodległość ojczyzny — ponieważ uważam jednakże, że to wszystko należy obecnie do historji, z uporem twierdzę, że w obecnej dobie powinno być odłożone do lamusa wspomnień.

Obecna sytuacja Polski jest tego rodzaju, że *zupełnie inne kryterja i inną miarę przykładać trzeba do przejawów życia*, do impulsów energji narodu i do impulsów oddzielnych jednostek. Trzeba się zgodzić na ten kardynalny wspólny punkt wyjścia, że rewolucja nas nie ominęła, jak to się niektórym wydaje. Rewolucja, to znaczy raptowna, szybka, radosna i czasem bolesna zmiana warunków wewnętrznych i zewnętrznych bytowania i życia jednostek i aglomeracji, zmiana celów do których się dąży, a co najgłówniejsze, to gwałtowna potrzeba zmiany wytycznych na przyszłość.

Rewolucyjne zjednoczenie trzech zaborów, oderwanych od 150 letniej obroży najeźdźców, co się wżarła w naszą, szyję stwarza dla nas sytuację, że, gdy ta szyja broczy jeszcze krwią od oderwania tej obroży, a trzy części ciała zaczynają się zrastać dopiero — stają przed tem ciałem niejednolitem zadania Chrobrych i Kazimierzów. Gdy w zeszłym stuleciu powstańców do codziennej walki pchał honor, a u kranca martyrjologji widzieli szubienice — dla nas codzienną podnietą są co godzina rozpowszechniające się objawy szacunku i uznania dla Polski gospodarnej na całym świecie, a w przyszłości przyświecają nam nieograniczone możliwości w postaci chociażby władztwa nad morzem i kolonji.

Dwie konieczności doby obecnej, narzucone przez sytuację naszą dały mi impuls do traktowania sprawy technicznej produkcji z punktu widzenia ekonomiki: wojna którą prowadzimy i element czasu.

Czasu mamy mało i *jesteśmy w najniebezpieczniejszym okresie wojny*. Wojna, którą prowadzi Państwo Polskie, jest walką o wyjściowe pozycje, o odskoczenie, a toczy się w dziedzinie gospodarczej.

Organizm państwowy, jak żywe ciało, odczuwać może, chorobliwe stany pewnych swych organów wówczas gdy inne organa są zdrowe. Niektóre organa jego mogą w pewnym okresie grozić nadrozwinięciem (hypertrofją), gdy inne rachityczne niedorozwinięte grożą zanikiem i upadkiem. W 20-ym roku nie był czas na gospodarkę, lecz na wojnę orężną—w 29-ym roku, podczas tygodnia technicznego na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu *odbędzie się już 3-ci z rzędu Zjazd Polskich Zrzeszeń Technicznych* po raz drugi pod hasłem „Pracy Gospodarczej".

Każden naród i każde państwo naprawdę samodzielne prowadzi ciągłą walkę w dziedzinie gospodarczej. Żadne Locarna przemysłowo-handlowe na miarę światową nie mają miejsca, i liczyć na to, że ktoś się zobowiąże nie przeszkadzać nam w zdobywaniu rynków, nie możemy. Walka ta, do prowadzenia której stare samodzielne organizmy państwowe są wprawione od wieków, może mieć różne fazy: *Są okresy względnego spokoju, czasami zać okresy bardzo ostre, przełomowe, które doprowadzają do wojny formalnej, zwanej wojną celną.* W dalszym rozwoju doprowadzają nawet do wojny orężnej.

To są komunały. Ale nie jest niestety komunałem dla Polaków doby obecnej poczucie, że znajdujemy się nie tylko w fazie ostrej walki, ale w fazie otwartej wojny gospodarczej.

Z kim?

Z całym globem ziemskim.

Spytajcie angielskiego kupca, orjentującego się świetnie w szczegółowych warunkach przemysłowych Marsylji, Sydney, N. Yorku lub innej Yokohamy, co wie o Polsce, a otrzymacie w odpowiedzi zapytanie, czy Polacy mówią po niemiecku, czy po rosyjsku. Niedawno opowiadał amerykański delegat Powsz. Wyst. Krajowej w Poznaniu do jakiego horendalnego stopnia 4.000.000 Polaków w St. Zjedn. Ameryki Północnej nie znają Polski wogóle, a cóż dopiero mówić o przemyśle polskim. Wówczas gdy w tymsamym „Aucie" czytamy, że najwyższą szosę świata zbudował Polak. Wiadomo też, że jeden z największych mostów w N. Yorku, zbudował również Polak. Sam się zdziwiłem niepomiernie, ujrzawszy na wystawie w Grenoble w r. 1925-ym na mapie ściennej, że zaopatrujemy Południową Amerykę w rury wysokiego ciśnienia do instalacji wodno-elektrycznych. Walkę gospodarczą prowadzimy z całym światem o to, by o nas usłyszał, dowiedział się, czego nam potrzeba i zechciał sprzedać nam lub kupić od nas wprost, nie via Hamburg lub Brema, lecz via Gdynia lub Gdańsk. Walka ta urasta do potęgi wojny gospodarczej, gdy się zajmiemy najbliższymi sasiadami zprawa i zlewa.

Charakter tej wojny?

Walka gospodarcza posiada cechy odwrotne walce orężnej: zamiast srogości — uprzejmość, zamiast odstręczania — wszelkie ułatwienia i przyciąganie ku sobie, zamiast odseparowania się — współdziałanie. *Im większa jest przewaga handlu, tem liczniejsze i solidniejsze są powyższe objawy walki ekonomicznej.* Przemysł i wytwórczość muszą żyć myślą o wciąganiu coraz to szerszych kół w swą orbitę.

Kierownictwo tej walki rachować musi na dziesiątki lat naprzód. Przewidywania i wytyczne ze ścisłością matematyczną obliczane być muszą przy powzięciu decyzji. Decyzje te, skryte w głębi poczynań na daleką metę, stanowić mają kanwę tak zwanej polityki przemysłowej danego państwa. Czasami brutalność musi się wyłonić w zakazach celnych, szykanach portowych lub taryfowych stawkach. Jakże charakterystycznym jest np. fakt niewpuszczania statków osobowych linji angloaskich do debarkaderów Hawru i przywilej ładowania pasażerów w tym porcie przy debarkaderach tylko dla linji francuskich. Status quo w tych walkach stanowią traktaty handlowe. Na przeciąg takiego-to a takiego czasu mają być takie-to a takie warunki wymiany towarów między zainteresowanymi. Traktat handlowy — to pokój przymusowy, lub zawieszenie broni na określony okres czasu.

(d. c. n.).

NOWINKI Z AMERYKI:

Ceny balonowych pneumatyków do samochodów Ford i Chevrolet spadły o 5%.

Firma Marmon wypuściła na rynek nowy model samochodu osobowego „Roosevelt", który jest pierwszym amerykańskim samochodem 8-o cylindrowem w cenie poniżej 1000 dolarów samochód ten jest wyposażony w hamulce na cztery koła posiada baterje o napieciu 6-iu volt na 110 amperogodzin oraz wszystkie nowoczesne ulepszenie samochodów luksusowych, jak centralne oliwienie podwozia i t. d.

Fabryka budująca hamulce Bendix, wyprodukowała ich w roku 1928 — 3,592,603. Studebaker wybudował nowe autobusowe podwozie, wyposażone w 8-o cylindrowy silnik z cylindrami w jednym rzędzie.

W roku 1928 było wyeksportowano z Ameryki do Anglji i Irlandji 11196 amerykańskich samochodów.

Wypadki urodzin i śmierci w samochodzie.

Stale wzrastający rozwój techniki komunikacyjnej wywiera swój wpływ i zaznacza się nawet w stosunku do tak zasadniczych w życiu ludzkiem zdarzeń jak przyjście na świat i pożegnanie się z życiem.

W Anglji, Francji, Belgji, oraz we Włoszech opracowano odpowiednią statystykę urodzin i wypadków śmierci w samochodzie. Co do statystyki wypadków śmierci, to niema ona nic wspólnego ze statystyką wypadków śmierci wskutek katastrof samochodowych.

I tak w okresie od 1-go marca 1927 do 1-go marca 1928 zmarło w samochodzie w Anglji 386 osób, (w tem 147 w Londynie), we Francii 196, w Belgji 122, we Włoszech 107. Wzamian za to urodziło się w samochodzie w Anglji 118 we Francji 114, w Belgji 76 i we Włoszech 43 dzieci. Śluby w samochodzie są już rzadkością. W Londynie zanotowano dwa, we Francji zaś cztery wypadki ślubów w samochodzie w omawianym przez nas okresie

XXV-lecie Automobilklubu Czechosłowacji.

W roku bieżącym Automobilklub Republiki Czechosłowackiej obchodził dwudziestopięciolecie swego istnienia. W związku z tem odbyła się w niedzielę, 7-go kwietnia w siedzibie Klubu w Pradze wielka uroczystość jubileuszowa, na której Automobilklub Polski był reprezentowany przez pp.. Prezesa *Karola hr. Raczyńskiego*, Prezesa Komisji Sportowej *Janusza Regulskiego*, Sekretarza Jeneralnego *Franciszka Sznarbachowskiego* i Sekretarza Komisji Sportowej *Stanisława Szydelskiego*.

Delegaci Automobilklubu Polski wręczyli Klubowi czeskiemu podarunek w postaci wielkiej wazy kryształowej do kruszonu. Na srebrnej pokrywie wazy widnieje znak Automobilklubu Polski i napis: „1904 — XXV — 1929. Jubilatowi Automobilklubowi Republiky Ceskoslovenske bratni Automobilklub Polski"

Rekord Eldrige'a

Komisja sportowa francuskiego automobil Klubu zatwierdziła obecnie oficjalnie światowy rekord w 24-ch godzinowych zawodach samochodowych, które odbyły się 16 i 17 marca, Anglicy, Eldrige, Kaye Don i Eyston zmieniając się wzajemnie przy kierownicy samochodu Chrysler *przebyli w ciągu 24 godzin* 2795 klm. 575 metrów, uzyskując przeciętną szybkość 116 klm. 482 metry na godzinę.

Super łódź — za 20.000 f. sterl.

Miss Carstairs, znana sportsmenka angielska buduje kosztem 20,000 f. sterl. motorową super-łódź z trzema motorami Napiera o sile 1000 koni każdy. Łódź ma kształ armatniego pocisku. Miss Carstairs zamierza na niej osiągnąć szybkość 205 klm. na godzinę podczas zawodów na jeziorze Michigan i wydrzeć w ten sposób Stanom Zjednoczonym puhar Harmsworth'a.

SEGRAVE BARONETEM.

Automobilista angielski major sir Henry Segrave udał się w sobotę b. tygodnia do Craigweil House, gdzie przyjęty był przez króla, który dopełnił ceremonji nadania Segrave'owi tytułu baroneta. Po ceremonji królowa angielska podejmowała Segrave,a śniadaniem.

KONKURS OSZCZĘDNOŚCI PALIWA.

Automobilklub Polski organizuje w niedzielę, d 5-go maja, samochodowy konkurs na oszczędność paliwa. Odbędzie się on na trasie Warszawa — Miłosna — Kołbiel — Garwolin — Moszczanka — Kurów — Puławy — Kazimierz nad Wisłą i z powrotem, długości ogólnej 318 klm.

Udział w konkursie brać mogą wszystkie samochody turystyczne lub sportowe. W przeddzień zawodów stawić się one muszą w parku, przy ulicy Czerniakowskiej 130 (garaż min. rob. publ.), gdzie ich zbiorniki będą napełnione benzyną i zaplombowane. Start następnego dnia nastąpi o godzinie 7 z rana, po uprzedniem zważeniu samochodów wraz z ich obsadą. Samochody będą startowały kolejno, zaczynając od najmniejszej kategorji,

Po przyjeździe do Kazimierza nad Wisłą odbędzie się obiad, poczem, po napełnieniu zbiorników benzyną, nastąpi wyjazd do Warszawy.

Po powrocie do miejsca startu w Warszawie, ustalone będzie ile każdy samochód zużył benzyny na przejazd całej trasy. Cyfry te, pomnożone prze specjalne współczynniki, *zadecydują o tem, które samochody najmniej spaliły benzyny,* w stosunku do swej mocy i swego ciężaru. Na tej podstawie ustalona będzie ostateczna klasyfikacja.

Zawodnicy, którzy ukończą konkurs z zachowaniem przepisanej średniej szybkości (minimum od 25 do 50 km./godz.). zależnie od kategorji samochodu, otrzymają srebrny żeton z wyszczególnieniem miejsca, jakie zajęli w ogólnej klasyfikacji oraz w swojej klasie. Ci zaś zawodnicy, którzy nie osiągną minimalnej średniej szybkości nie będą włączeni do klasyfikacji.

Zapisy do konkursu *przyjmuje codziennie sekretarjat komisji sportowej* Automobilklubu Polski, Ossolińskich 6. Ostateczny termin przyjmowania zapisów upływa z d. 4 maja, godz. 16. Wpisowe wynosi 40 zł od samochodu. Dla zgłoszeń konstruktorów lub ich upoważnionych zastępców wpisowe jest zniżone o 25% przy zapisaniu trzech lub więcej samochodów. W sekretarjacie komisji sportowej A. P. otrzymać można szczegółowy regulamin konkursu

Kryzys przemysłu samochodowego we Włoszech.

Kryzys przemysłu samochodowego we Włoszech trwa już czas dłuższy i jak się zdaje niema widoków na poprawę sytuacji. Popyt w kraju jest mały a wywóz zagranicę utrudniony z powodu konkurencji amerykańskiej i francusko-belgijskiej. Z 31722 samochodów *wywiezionych w ciągu poprzednich 11 miesięcy* wywóz spadł, w ciągu ostatnich 11 miesięcy na 26079. W kwocie pieniężnej wynosi to spadek 581.000.000 na 347.000.000 lirów. Są to bardzo znaczne straty gospodarcze dla Włoch.

Problem starych wozów.

Stary, zużyty wóz, niezdatny już wcale do naprawy, staje się czynnikiem gospodarczym pierwszej klasy. W Stanach Zjednoczonych A. P., gdzie zagadnienie zużywania starych wozów stało się problemem palącym, ponieważ szereg właścicieli samochodów pozostawiał je po całkowitem zużyciu na drodze, nie troszcząc się wcale o to, co się z niemi stanie, obliczono dokładnie, że stary, całkowicie zużyty samochód, przedstawia jeszcze około 30% swej wartości, jeśli weźmiemy pod uwagę wartość metali i materjałów, z których go zrobiono. Ostatnio założono nawet w St. Zj. A. P. specjalne towarzystwo, mające na celu użytkowanie porzuconych, bezpańskich samochodów. To, że właściciel wozu pozostawia go po zupełnem zużyciu na drodze,—ponieważ wie, iż nie otrzyma za niego nawet ceny, którąby odpowiadała wartości metali, zaś choćby, znajdujących się w zniszczonym samochodzie, stało się w Ameryce wypadkiem tak powszechnym, że u nikogo już nie budzi on zdziwienia.

Zagadnienie zużycia starych wozów nie przedstawia się jeszcze w Europie jako problem wielkiej wagi, jednakowoż opierając się na przykładzie Ameryki, można już na przyszłość znaleść odpowiednie metody, dające możność jaknajszerszego wyzyskania samochodów zużytych i nienadających się do dalszego normalnego użytku.

III raid dookoła Łodzi, organizowany przez S. S. Union został z powodu spóźnionej wiosny i złego stanu dróg przełożony z dnia 21 kwietnia na dzień 5 maja r. b. Trasa (260 klm.) prowadzi: Łódź, Ruda, Rzgów, Kurowice, Rokiciny, Żakowice, Brzeziny, Stryków, Zgierz, Aleksandrów. Lutomiersk, Łask, Wadlew, Wola-Kamocka, Piotrków, Wolborz, Tomaszów, Ujazd, Rokiciny, Kurowice, Rzgów, Ruda, Łódź. Nagrody wartościowe magistratu m. Łodzi i S. S. Union, pozatem plakiety srebrne i bronzowe.

Rozwój rekordów szybkości.

Sukces Segrave'a, który ustalił ostatni rekord szybkości na lądzie, znów musiał zwrócić uwagę na historję rekordów w tej dziedzinie i musiał wywołać szereg porównań z dotychczasowemi zdobyczami.

Rozwój rokordów szybkości na lądzie najlepiej scharakteryzują odnośne cyfry, dlatego też podajemy poniżej skróconą tabelę zdobywanych chyżości. W okresie trzydziestu lat rekordowe chyżości przedstawiają się następująco:

1898	Chasseloup-Loubal	63 klm. na godzinę
1899	Jenatzy	80 " " "
1902	Fournier	123 " " "
1904	Rigolly	150 " " "
1905	Héméry	176 " " "
1909	Héméry	205 " " "
1924	Thomas	230 " " "
1928	Campbell	332,999 klm. na godz.
1928	Keech	333,948 " " "
1929	Segrave	372 klm. na godzinę

Po zdobyciu ostatniego rekordu Segrave wyraził pogląd, iż rekord ten uważa za przejściowy i najprawdopodobniej najwyższa w tej chwili chyżość stanie się za lat kilkanaście, a najwyżej kilkadziesiąt normalną chyżością sportową.

Wprawdzie przytoczona powyżej tabela może nastrajać bardzo optymistycznie na przyszłość, trzeba jednak zauważyć, że dalszem pobijaniem dotychczasowych maksymalnych szybkosci „normalnych" trudności będą prawdopodobnie wzrastać nieproporcjonalnies zybko w stosunku do rezultatów. Wejdą tu w grę zapewne momenty zarówno natury mechanicznej jak i psychologicznej. W pierwszej grupie ogromne trudności nastręczać będzie opór powietrza, oraz fakt, że koła mogą zwiększać chyżość tylko do pewnych granic. W drugiej grupie zasadniczą trudnością będzie prawdopodobnie to, że skutkiem ogromnej chyżości wozu wszystkie reakcje kierownicy będą spóźnione.

RAJ CENTAURÓW NA RATY.

Po drogach 48 stanów toczy się 80 miljonów kół. — „Szarancze samochodowe", której liczba dochodzi do 20 miljonów — jest ciekawem zjawiskiem — z owych batal|onów aut — może co dziesiąty jest zapłacony... Jakie były przyczyny tego szalonego rozwoju automobilizmu?

Stany Zjednoczone były tym krajem, który nie znał zupełnie szos w europejskiem tego słowa znaczeniu. Na Dziki Zachód prowadziły drogi, które możemy określić mianem *„polnych stepowych"*, ale które nie były nigdy regulowane, na których raczej należało się kierować własnym instynktem.

Po drogach tych przyszła kolej żelazna. A potem „odrazu" w kilka ostatnich dziesiątków lat bezdroża stepów amerykańskich zamieniły się w ulice, wylewane asfaltem, ulice po 3500 km. długie, łączące N. Jork z San Francisco. Wiele europejskich miast chciałoby mieć ten asfalt na swych pryncypalnych ulicach.

Drogi te powstały niemal jednej nocy. Rozmach, z jakim się wzięto do ich budowy, był szalony. *Pracowano bez przerwy przez 24 godzin*, lejąc asfalt i zaraz walcując go. Olbrzymie walce gładziły powierzchnię Ameryki wszerz i wzdłuż, wspinały się w góry Kalifornji, przerzynały stepy i prerje w dzikim Texasie odgrywały czasem rolę tanków.

Wściekła *ta kampanja wydała dość szybko rezultaty*. Ameryka cała znalazła się w gęstej sieci gładszych od stołu dróg, które umożliwiły komunikację automobilową ze wszystkiemi zakątkami kraju.

Asfalt był pierwszym czynnikiem rozwoju nowoczesnego rodu Centaurów. Centaur mitów greckich był to półczłowiek — półkoń. Współczesny centaur amerykański *to człowiek, zrośnięty z samochodem*. To plemię zaludnia teraz olbrzymie przestrzenie Stanów Zjednoczonych po szosach gładkich jak stół.

Oczywiście, że kilkadziesiąt czy kilkaset tysięcy samochodów, snujących się po olbrzymich szlakach amerykańskich, przedstawiałoby smutny i ponury widok. Ale z chwilą, kiedy tych samochodów jest tam 15 czy 20 miljonów, samochód podnosi się o wiele, wiele szczebli wyżej w swej wartości użytkowej dla ludzi. Nie jest już bowiem tylko przedmiotem zbytku, ale jest przedmiotem koniecznej, najkonieczniejszej, codziennej potrzeby. — Powiedzenie, że człowiek zrósł się tutaj z samochodem, nie jest bynajmniej przesadą. *Przeciętny Amerykanin nie mógłby sobie wyobrazić życia bez swego samochodu*. — Służy on jego interesom, jego przyjemnościom, jego rodzinie... w samochodzie spędza swój urlop, swe wolne dni.

Jakież jednak były inne, poza wspaniałemi drogami, czynniki rozwoju automobilizmu w Stanach Zjednoczonych? Otóż szalony rozrost rodziny tych „centaurów" musimy w pierwszym rzędzie przypisać polityce handlowej sprzedawców samochodów. Rozkwit automobilizmu Stany Zjednoczone zawdzięczają temu, iż mogły produkować samochody masowo. Mogły zaś produkować je tak tylko dzięki temu, że miały zapewniony rynek zbytu w społeczeństwie zamożnem. które akby wyczekiwało na wchłonięcie w siebie owych miljonów maszyn.

Każdemu obywatelowi dać samochód.

Społeczeństwo lubujące się w szybkiej komunikacji, w kulturze materjalnej i wszelkiego rodzaju rekordach — musiało oczywiście z entuzjazmem przyjąć pomysł, jaki się zrodził w głowach kilku przemysłowców amerykańskich, aby każdemu mieszkańcowi Ameryki dać, zamiast przysłowiowej w Europie „kury w garnku" (co było życzeniem francuskiego króla Henryka IV), samochód, z którego licznych usług możba było i przez cały tydzień korzystać.

Entuzjazm ten był tak wielki, iż można było na nim „budować". Zbudowano też na nim olbrzymie fabryki, warsztaty, do których jedną bramą wwożono drzewo z własnych lasów i stal z własnych odlewni, a drugą bramą wyjeżdżały gotowe samochody. Entuzjazm ten umiano odpowiednio wykorzystać i oszacować. Wiedziano, że Amerykanin przywiąże się bardziej do samochodu, który nabył, niż do jakiegokolwiek innego swego przedmiotu. Oczywiście przywiązanie to trwać będzie tak długo, jak długo samochód będzie jako tako zdatny do użytku. Przez okres ten Amerykanin nie rozstanie się ze swym samochodem, o ile go naturalnie nie zmuszą do tego rozpaczliwego kroku jakieś wyjątkowe okoliczności. Na tej znajomości psychiki swych współobywateli zbudowano cały system sprzedaży ratalnej samochodów.

Sprzedaż na raty — *metoda kupiecka, która spotyka się zarówno z najwyższem potępieniem*, jak i też z uznaniem. Oczywiście kupno na raty ma pewne złe strony. Pobudza ona ludzi do kupowania częstokroć rzeczy niepotrzebnych, zbytkownych, do przepłacania towaru, sprowadza nadmierne obdłużenie itp.

O ile jednak przy kupnie na raty klijent nie da się zbytnio olśnić rzekomo dogodnym warunkom, jeśli dokładnie rozważy proponowane mu warunki, jeśli przedmiot, który nabywa jest mu rzeczywiście potrzebny, a dochody, jakie posiada, nie pozwalają mu na jednorazowe wpłacenie całej ceny kupna, wówczas rozłożenie tej ceny na raty jest dla niego prawdziwem dobrodziejstwem.

Handel amerykański opiera się właśnie w dużej mierze na sprzedaży na raty.

„Kup dzisiaj — zapłacisz jutro" — jest doskonałą maksymą reklamową, która przyciąga wielu klijentów. Dość powiedzieć, że w Stanach Zejdnoczonych 10 procent narodowego dochodu obracane jest na spłatę rat. Jest to odsetek chyba dość duży.

Mieszkania amerykańskie przepełnione są fortepianami, gramofonami, aparatami radjowemi, rozmaitemi maszynami gospodarskiemi i sprzętami, a przeważnie niepotrzebnemi nabywcom, kupionemi na raty. Jednakże ci, którzy sprzedają na raty, umieją w opinję amerykańską wmówić, iż są właściwie dobroczyńcami społeczeństwa.

Oto pewien przemysłowiec amerykański w odczycie, wygłoszonym na temat sprzedaży towarów na raty, oświadcza, iż pamięta z dzieciństwa pięć wypadków. Pierwszy, to było kupno maszyny do szycia dla matki. Drugi — to było nabycie jakiejś niezmiernie pożytecznej maszyny rolniczej dla ojca. Trzeci — to kupno pianina, czwarty — to było jego pierwsze męskie ubranie, a wreszcie piąty — to było nabycie encyklopedji brytyjskiej, z której czerpał pierwsze swe wiadowości. Wszystkie te radosne fakty jego dzieciństwa nie doszłyby były do skutku, gdyby nie można było nabyć tych wszystkich przedmiotów na raty...

To rozpowszechnienie sprzedaży na raty w dziedzinie handlu samochodami, wyrażają dobitnie cyfry. W ciągu ostatniego roku sprzedaną tą drogą samochodów za sumę dwa i pół miljarda złotych. A więc tyle, ile wynosi dziewięcioletni budżet państwa polskiego.

Przeciwnicy tego rodzaju systemu kupna twierdzą, iż obciąża on budżet obywateli, na długie miesiące a nawet na lata naprzód. Zwolennicy natomiast odpowiadają na ten zarzut dość logicznie — przytaczają cyfry wzrostu dobrobytu w Stanach Zjednoczonych. W ciągu ośmiu lat dochód przeciętnego amerykańskiego obywatela wzrósł o jedną trzecią. Obywatel amerykański obciążając swój budżet na rok następny, jest przekonany, że w roku tym zarobi więcej, niż w roku poprzednim.

Sprzedawcy na raty posiadają w swych przedsiębiorstwach duży obrót towarów, a mniejszy oczywiście gotówki. Aby zdobyć gotówkę, oddają bankom weksle swych klijentów. Zachodzi nader interesująca kwestja — jakiego rodzaju weksle najlepiej są widziane na rynku amerykańskim? Każdy towar posiada swych specjalistów, operujących tylko w danej branży. Weksle owej branży noszą też stosowne nazwy, a więc weksle meblowe, gramofonowe, radjowe, biżuteryjne, automobilowe itd.

Które z tych weksli są najpewniejsze, które najłatwiej zdyskontować? Początkowo sądzono, że najlepszą gwarancję dają weksle za towary, tak zwane „codziennego użytku". Przypuszczano więc, zresztą nie bez pozorów słuszności, że weksle meblowe są pewniejsze od weksli radjowych naprzykład, gdyż bez radja łatwiej się obejść, niż bez stołu, czy krzesła.

Herbarze samochodów.

Teorja ta jednak nie uwzględniła w pełnej mierze psychologji amerykańskiego obywatela. Obywatel ten bowiem jest wcieleniem życiowego optymizmu. Jest zawsze zadowolony z siebie, i, mimo największych nieszczęść i przykrości, zawsze stara się nazewnątrz okazać pogodę i równowagę duchową. Obywatel amerykański nie lubi rezygnować ze szczebla społecznego, na jaki się wspiął. Woli odmówić sobie wszystkiego, aniżeli obniżyć się w oczach swych znajowych, czy sąsiadów o jeden szczebel w hierarchji społecznej.

Herbem obywatela amerykańskiego jest a mówimy to zupełnie poważnie, marka jego samochodu. Obywatel, który jeździł „Fordem", z chwilą kupna luksusowego samochodu jakiejś innej marki, lepszej, dokonuje temsamem aktu zbliżonego do naszej dawnej polskiej nobilitacji. Podnosi się o jeden stopień wyżej i jeśli z tego stopnia nie spogląda z pogardą na ludzi jeżdżących „Fordem", to ma przynajmniej tę satysfakcję, że tamci na niego patrzą z podziwem.

Na tym właśnie rysie psychologji obywatela amerykańskiego opiera się w dużej mierze handel samochodami na raty. Sprzedawca wie, że jego klijen ograniczy swe wydatki na pożywienie naprzykład, ale nie wyrzeknie się swego zbytkownego auta, w którem go co niedzielę widują jego sąsiedzi. Raczej wyrzeknie się swego samochodu ciężarowego, niż swego auta osobowego. Dlatego też płaci raty regularnie, albowiem prawo amerykańskie pod tym względem jest surowe. Kto nie zapłaci raty, choćby to była ostatnia — ten przestaje być właścicielem samochodu, który zostaje mu odebrany.

W Ameryce większość samochodów nie posiada „dachu nad głową". Garażem ich jest ulica. Tylko wybrańcy losu, samochody o lśniącej lakierowanej skórze, miękkie, puszyste, wychodowane w „cieplarniach" garażowych — stanowią szczęśliwy wyjątek. Dziewięćdziesiąt procent samochodów — to dzieci ulicy. Na noc zostawia się je na placach, albo przed domami. Kilka tysięcy samochodów, w ten sposób garażowanych, pilnuje jedno oko policjanta (tak czujnego, iż „tylko jednem okiem śpi"...).

Towarzystwa asekuracyjne, wypłacające premje za skradzione samochody, stawiają pewne warunki, jednakże dość łagodne. Wymaga się więc od garażowych „publicznie" samochodów, aby były oświetlone oraz by były zamknięte. Nic pozatem.

Oczywiście to oświetlenie jest bardzo słabe, reguluje je automatycznie zegar, który można nastawić mniej więcej na godzinę wschodu słońca. Zegar ten automatycznie gasi światła.

Takie to są ułatwienia automobilowe w Stanach Zjednoczonych. Dzięki nim mogą Amerykanie wyrwać się co niedzielę z niewoli rozpalonych murów miasta i dzień cały przepędzić na wolnem powietrzu. Dzięki rozwojowi automobilizmu, rozwinął się tutaj tak zwany „camping", czyli obozowanie na wolnem powietrzu. Rodzina cała udaje się na wieś, gdzie rozpina się namiot, rozkłada się kuchnię polową i spędza dzień cały w słońcu, wodzie, w cieniu lasów, czy na kobiercu łąk.

Poza „campingiem" jednodniowym rozwinęły się tu takie wycieczki dłuższe, również połączone z obozowaniem. Co za wspaniałe perspektywy otwieraja się przed obywatelem Stanów Zjednoczonych. Prościutka linja, tak zwana „droga Lincolna" łączy wschód z zachodem. Czyż nie zachęca to do dwutygodniowej wycieczki, do prawdziwego raju ziemi — Kalifornji, rozwijającej się tak wspaniale, pełnej bujnego życia, gdzie praca ludzka stała się wydatniejszą kopalnią złota od pokładów, które tam w wieku ubiegłym znaleziono?

Gdzie spotyka się „cała Ameryka".

Gdy nadejdą miesiące letnie, dziesiątki tysięcy samochodów z miast wschodu, z Chicago, Detroit, Waszyngtonu, Nowego Jorku — zdąża na zachód. Oczywiście wycieczka taka odbywa się etapami. Miejsca postoju stanowią tak zwane „Tourist-Camps". Są to olbrzymie błonia, położone za miastem, gdzie wycieczkowicze mogą zajechać swym automobilem i rozbić swój namiot. Za 25 centów otrzymują oni tutaj całkowite umeblowanie, składające się z polowych łóżek, stołów, krzeseł. Drzewo opałowe do kuchni polowej otrzymują turyści za darmo. W pobliżu znajdują się stacje benzynowe i sklepy z artykułami automobilowemi.

W takich obozach spotyka się dosłownie cała Ameryka. Obok robotnika z Detroit obozuje profesor z uniwerstytetu z Yale, a o kilkanaście kroków dalej rozłożyło się obozem młode małżeństwo ze sfer kupieckich Nowego Jorku, odbywające swą podróż poślubną.

(Powyższy artykuł zamieszczony był w kurjerze tygod. „Na Szerokim wiecie", ze względu na jego popularną i ciekawą treść zamieściliśmy go w całości bez zmian. Red.).

Kpt. JERZY KULESZA.

Motocykl czy samochód..?

Przyszły sezon letni będzie znamionować, niebywały jak na Polskę, rozwój motocyklizmu. Doba obecna jest okresem przełomowym, w którym zaznacza się wielkie wahanie u nabywców motorowego środka lokomocji. Większość tych, co uciułali trochę grosza nie może uczynić swobodnego wyboru pomiędzy motocyklem i małym samochodem. I to dobre i to kusi—wreszcie pieniądze idą na inne cele lub wprost się „rozłażą".

Chcąc przyjść z pomocą tym wszystkim, którzy chcieliby choć od czasu do czasu porzucać prześwietne mury kochanej Warszawy, pozwolę sobie stanąć w obronie pokrzywdzonego motocykla i podkreślić jego niezwykłe walory.

Co najdrożej kosztuje w utrzymaniu samochodu? Jego obsługa i garaż. Przy motocyklu obsługa zasadniczo odpada, ponieważ trudno mieć kierowcę do motocykla, szczególniej, jeżeli się jeździ w pojedynkę. Doprowadzenie motocykla do porządku po jeździe przez samego jeźdzca, widziane jest bardzo dobrze, podczas gdy obmywanie z błota samochodu osobiście przez właściciela wywołałoby u nas raczej głosy zgorszenia, a nawet pewnej pogardy niż uznania. Dalej, choćby najmniejszy samochód, wymaga jakiego takiego garażu, gdy motocykl zadowolni się staniem w kącie przedpokoju albo małą budką, w której z trudnością zmieściłby się większy gatunek doga. Cztery koła samochodu i dość znaczny ciężar podwozia wymagają przynajmniej trzykrotnego zapasu gum w porównaniu z motocyklem, nie mówiąc już o materjałach pędnych, których nawet mały samochód żużywa znacznie więcej niż przeciętny motocykl.

Z tego krótkiego zestawienia jasno wynika, że utrzymanie motocykla znacznie mniej kosztuje niż utrzymanie samochodu.

A może koszta nabycia samochodu są mniejsze niż koszt motocykla. Konia z rzędem temu kto zdoła kupić nowy samochód taniej od motocykla jeżeli weźmiemy, ma się rozumieć, tą samę klasę wykonania i wytrzymałości. Korzyści wynikające z kupna raczej dobrego motocykla niż samochodu-tandety uwypukłą się szczególnie silnie o ile weźmiemy pod uwagę kwestję naprawy jednego i drugiego.

Trzeba być dobrym fachowcem, aby samemu naprawić uszkodzony samochód. Do tego koniecznem jest posiadanie nawet małego warsztaciku. A ile motocyklistów daje sobie rady bez zwracania się do warsztatów samochodowych lub motocyklowych, przynajmniej jeżeli chodzi o wyregulowanie tego lub innego zespołu lub zamianę poszczególnych części. Tylko przy tak zwanych kapitalnych remontach zawodowi warsztatowcy mają okazję do „obskubania" z gotówki motocyklisty.

Czem się to tłomaczy. Rzecz bardzo prosta. Nieskomplikowany i dostępny zewsząd mechanizm motocykla pozwala każdemu w bardzo krótkim czasie szczegółowo zapoznać się ze wszystkiemi tajnikami silnika i podwozia motocyklowego. Zresztą motocyklista pozostawiony sam sobie musi prędko nauczyć się dawać sobie radę, aby nie być posmiewiskiem dla cyklistów, gdy automobilista zawsze ma coś na swoją obronę no i w najgorszym razie może nawet przenocować w samochodzie i czekać spokojnie okazji, aż mu kto z przejeżdżających pomoże. Motocyklista nie jest tak widoczny, nikt mu tak chętnie nie przyjdzie z pomocą. Chcąc nie chcąc musi wejść w porozumienie ze swą maszyną i być nie tylko kierowcą, ale i dobrym mechanikiem. Nie przeczę, że łatwiej jest dać sobie radę z jednym cylindrem niż z sześcioma i że trudno od każdego automobilisty wymagać aby sam zdołał zmienić blok cylindrów, podczas gdy motocyklista robi to bez trudu, ale musimy przyznać bezstronnie, że niema motocyklisty, któryby choć jako tako nie znał się na motorze, a iluż zajadłych automobilistów umie tylko kręcić kierownicę i naciskać pedały.

Jeżeli mówimy o kierowaniu czy też prowadzeniu maszyny musimy zaznaczyć, że motocykl jest znacznie łatwiejszy do prowadzenia niż samochód i nauka jazdy na motocyklu, dla umiejącego jeździć na rowerze, sprowadza się tylko do zaznajomienia się z operowaniem dźwigniami na kierownicy i dźwignią skrzynki przekładniowej.

Ta łatwość kierowania i niewielkie wymiary motocykla pozwalają na swobodne wymijanie przeszkód i przechodni, dzięki czemu ilość wypadków spowodowanych przez motocyklistów jest znacznie mniejszą niż ilość przejechań przez samochody. Jest to bezwzględnie dużym walorem dla tych wszystkich, którzy nie lubią mieć konfliktów z organami bezpieczeństwa lub sprawiedliwości.

Budowa nowoczesnego motocykla pozwoliła na bardzo trafne rozłożenie ciężaru maszyny na obydwa koła, jednakowo dzięki czemu możemy być pewni, że gdzie przejdzie pierwsze koło tam też przejdzie i drugie czego nie można powiedzieć o samochodzie, tam bowiem gros obciążenia przypada na koła tylne.

Zwolennicy samochodu twierdzą, że niskie osadzenie karteru silnika motocyklowego utrudnia przebywanie najmniejszych przeszkód. Niestety zapominają oni o tem, że motocykl łatwiej wyminie każdą przeszkodę niż samochód, a obniżenie punktu ciężkości daje nadzwyczajną stabilizację nowoczesnego motocykla, gwarantującą bezpieczeństwo jazdy. Obni-



żenie punktu ciężkości w znacznym stopniu zostało osiągnięte przez obniżenie siodełka, co dodatnio wpływa na bezpieczeństwo jazdy nietylko bezpośrednio ale i pośrednio, ponieważ motocyklista ma możność w każdej chwili oprzeć się nogami o ziemię i zabezpieczyć siebie i motocykl od upadku.

To do czego konstruktorzy samochodów jeszcze dążą — konstruktorzy motocykli już rozwiązali, nadając jednocześnie nowoczesnemu motocyklowi nadzwyczaj ładną linję. Niezawsze da się to powiedzieć o samochodach posiadających dobrą stabilizację w ruchu: maja one nieraz nie bardzo estetyczną formę.

Wszystko, co mówiliśmy dotychczas, dotyczy przeważnie technicznej strony motocykla, a przecież nie można zapominac o tem, że jeżeli mamy mówić o pojęciu czystego sportu motorowego, to chyba tu samochód nie może konkurować z motocyklem.

Nie mówimy ma się rozumieć, o maszynach wyścigowych, ale prowadzenie zwykłego samochodu turystycznego przy dzisiejszych hamulcach i różnego rodzaju zabezpieczeniach, nie wiem czy można nazwać sportem we właściwem tego słowa znaczeniu.

Ponieważ samochód zwykły musi się trzymać przeważnie dróg bitych, automobilista nigdy nie może przeżywać tych emocji, co motocyklista pnący się po górskich ścieżynach. Tam gdzie może dojść motocykl nie można nawet myśleć o dojechaniu samochodem, o małej mocy. Ten sam silnik, wykazujący nadzwyczajną moc w motocyklu — zastosowany do samochodu staje się zwykłą „pykawką", pracującą nieraz ostatkami sił. Dobrze wszyscy wiemy, że osiąganie wielkich szybkości na samochodach dużych nie sprawia ani wielkiej emocji ani przyjemności, gdy tymczasem przy jeździe małym samochodzikiem nawet niewielkie szybkości dają się znacznie odczuć.

Nic też dziwnego, że motocykl, który jest miniaturą samochodu daje prowadzącemu maksymum emocji, a tem samem przyjemności z odczuwania szybkiego ruchu.

Jeżeli mamy mówić o sporcie motorowym



to poza lotnikiem - motocyklistę bezwarunkowo należy postawić na pierwszem miejscu.

A teraz jakie braki konstrukcyjno - techniczne posiada motocykl w porównaniu z samochodem. Właściwie żadnych. Jeżeli chodzi o hamowanie to hamulce nowoczesnego motocykla nie gorsze są od samochodowych. Działanie ich jest równie intensywne przy znacznie prostszej konstrukcji.

W należyte i dostateczne światło motocykl jest również zasobny. Posiada on jak i samochód maleńką elektrownię, gdzie prądnica ładuje akumulatory, a te dają prąd do reflektora i sygnału.

Nowoczesna technika metalurgiczna zapewniła motocyklowi wytrzymałą ramę i koła; groźne nie tak dawno pękanie przednich widełek jest tak samo rzadkim wypadkiem jak pęknięcie ramy samochodu.

Podobno niektórzy twierdzą, że motocykl trzęsie. Osobiście mogę stwierdzić, że jeżeli jechać po kawalersku samochodem również można pogubić pasażerów z tylnego siedzenia.— A zresztą i na to jest sposób: balony na koła i jazda jak pomaśle!— Że trzeba wtedy trochę zwolnić tempo, bo maszynę zarzuci, no trudno —kto chce jechać wygodnie musi jechać wolno, a przynajmniej na motocyklu nie trzeba rozbijać oparcia własnemi plecami.

Mówiąc o motocyklu zapomnieliśmy o jednej najważniejszej rzeczy, że samochód to właściwie powóz ze stale wprzęgniętemi końmi, gdy motocykl, zasadniczo przeznaczony do jazdy wierzchem, z powodzeniem może być zaprzągnięty do lekkiej przyczepki i — zamiast motocykla - wierzchowca mamy samochód - powóz. Ta metamorfoza motocykla daje mu kolosalną przewagą nad samochodzikiem, i ostatecznie przesądza o wartości motocykla jako lekkiego i szybkiego motorowego środka lokomocji.

Złośliwi twierdzą, że motocykl to maszyna dla ludzi niechlujnych, bo do jazdy motocyklem trzeba się ubierać w specjalne ubranie, gdy samochód można prowadzić we fraku.

Niby to i racja ale przecież zaznaczyliśmy że motocyklizm to sport, a czy do sportu nie przebieramy się odpowiednio?— A chciałbym bardzo widzieć tego pana we fraku, przykręcającego tę, lub inną śrubkę w dolnej części samochodu.

Mówią i to, że niema budy, która ukryłaby jeźdzca przed deszczem. A od czego płaszcze nieprzemakalne? Czy, jadąc konno, też bierzemy ze sobą budę?

Na motocyklu podobno trudniej przebyć grząskie i piaszczyste miejsca niż na samochodzie. Śmiem wątpić bo przecież ten wehikuł zawsze łatwiej grzęźnie, który jest cięższy zresztą motocyklista zawsze może zejść z maszyny, nie zatrzymując silnika i prowadzić motocykl, czego automobilista nie łatwo dokona.

A teraz, co nam daje motocykl?

Przedewszystkiem to, że ze względu na swoją niską cenę i małe koszty utrzymania jest dostępny dla oficera i urzędnika, a nawet robotnika. Po drugie ułatwia w każdej chwili wyrwanie się na świeże powietrze bo może być garażowany nawet w mieszkaniu. Po trzecie mimowoli robi z nas fachowców i daje możność łatwo poradzić sobie z każdą maszyną poruszaną przez silnik spalinowy.

Po czwarte — umożliwia przyjmowanie udziału w szeregu zawodów ponieważ wpisowe jest znacznie mniejsze, a uszkodzenie wrazie wypadku nie pociąga za sobą znacznych kosztów naprawy. Po piąte, wreszcie — małe zu-

życie gum i materjałów pędnych dają możność przedsiębrania dalszych wycieczek turystycznych, co jak wiemy jest marzeniem niejednego z nas, boć przyznać należy, że taka włóczęga po świecie, obozowanie na łonie natury ma dla nas mieszczuchów nieprzeparty urok. Dla tych zaś, co pędzą smętny żywot na głębokiej prowincji, motocykl jest niezastąpiony, bowiem pozwala im utrzymywać stałą łączność z kulturalnym światem.

Więc grosz do grosza, a marzenia nasze zostaną spełnione, tembardziej, że obecnie dużo fabryk motocyklowych rozumiejąc własny interes idzie na rękę nabywcom.



KOMUNIKAT PRASOWY

Polskiego Związku Motocyklowego

Sekretarjat: Warszawa, Hoża 37 m. 4
Sekretarz Generalny: Stefan Knappe.

1. „Moto Club Roman" (Rumuński Klub Motocyklowy) nadesłał zaproszenie dla motocyklistów polskich oraz Regulamin Międzynarodowego Wyścigu, który odbędzie się 26 maja b. r. na obwodzie szos „Cirsultul Baneasa" pod Bukaresztem. Zgłoszenia przyjmuje Moto-Club Roman Bucuresti II Calea Grivitei 67 do dnia 15 maja za opłatą zwykłą wynoszącą 500 lei. *Do wyścigu dopuszczeni będą jedynie zawodnicy posiadający międzynarodową licencję sportową.* Nagrody w postaci żetonów złotych i srebrnych.

2. Z upoważnienia P. Z. M., sekcja motocyklowa A.Z.S.-u Cieszyn organizuje: II Wielkie Tourist Trophy Motocyklowe na przestrzeni 300 km. Zawody odbędą się 2 czerwca 1929 r. na obwodzie szos pod Cieszynem. Długość jednego okrążenia wynosi 22 km. Wyścig odbędzie się bez względu na pogodę. *Udział w wyścigu może brać każdy zawodnik zaopatrzony w międzynarodową licencja sportową* wydaną przez P.Z.M., lub równorzędną instytucję zagraniczną, bez względu na narodowość o ile należy do klubu sportowego. Termin dla zgłoszeń, do 28 maja z normalnym wpisowem i do 1 czerwca z wpisowem podwójnem. Opłata wynosi 20 zł. normalna. Adres dla zgłoszeń: A.Z.S. Cieszyn ul. Srebrna 18 (W. Kołaczkowski).

3. Polski Klub Motocyklowy w Warszawie zgłosił do Komisji Sportowej P. Z. M. następujących pięciu delegatów: pp. *Tadeusza Herynga. Kazimierza Bienerata, Józefa Iwańskiego, Ryszarda Czaplickiego* i *Henryka Unvuha*.

4. W Gdyni powstał „*Nadmorski Klub Motocyklowy*", który zgłosił akces należenia do P.Z.M. Na organizacyjnem zebraniu wybrano następujący Zarząd: Prezes — p. inż. *Mikulski*, V-Prezes — p. *Łobocki*, Sekretarz—p. *Rzanny*, Skarbnik—p. *Norbecki*, K. Sport — p. *Kaźmierowski*, Radni: p. p. *Gundelach* i *Malzahn*. Adres Sekretarjatu Klubu: Gdynia ul. Szkolna 1 p. Rzanny.

22.000 Km. na motocyklu z zaplombowanym silnikiem.

Dwaj młodociani motocykliści niemieccy wybrali się na swoim małym dwutaktowym motocyklu „D.K.W." z Berlina do Egiptu i pozatem zwiedzili jeszcze pokaźny szmat wybrzeża północno-afrykańskiego. *Przed wyjazdem silnik został urzędowo zaplombowany* i wszelka zamiana części w drodze była niemożliwa. W ten sposób po powrocie do Berlina mieli za sobą 22.000 km. bez wypadku. Zaiste jak jeźdzcy tak i maszyna zasługują na najwyższą pochwałę i uznanie.

Motocyklizm w Finlandji.

W Finlandji zaznaczył się duży wzrost motocyklizmu. W roku 1927 *Finlandja importowała 545 motocyklów*, — w roku 1928 — 623. Ogółem w państwie zarejestrowano 5005 motocyklów. Motocykle przeważnie są sprowadzane z Angji ze względu na łatwą komunikację z tym krajem.

Motocykle w Brytyjskim Muzeum Naukowem.

Brytyjskie Muzeum Naukowe posiada dział w którym są przechowywane motocykle różnych typów, wykazujące postęp motocyklizmu w tej dziedzinie w ciągu ostatnich 30-u lat.

Pomiędzy *najstarszemi weteranami* spotykamy tu motocykl Werner o 2 K. M z roku 1897, następnie motocykl Singer z roku 1901, Humber 175, oraz 2,75 K. M z roku 1902. Jako przedstawiciela nowoczesnych maszyn spotykamy motocykl Rudge — Viitsorth. Jako najnowszy typ motocyklu z roku 1929 figuruje motocykl Ariel 500 cm.

* * *

Służący: *„Panie Dyrektorze, żona pańska uciekła z szoferem".*
Dyrektor: *„A to ci pech — właśnie miałem zamiar przejechać się moim samochodem na spacer".*

Inż. JOULE.

PORADNIK AUTOMOBILISTY.

(Wstęp dość przystępny).

Rozpoczynając z dniem dzisiejszym pod powyższym tytułem prowadzenie stałej rubryki w „Autolocie", pragnąłbym w paru słowach sprecyzować sposób, w jaki pragnę oddawać usługi czytelnikom. Pragnąłbym więc przedewszystkiem, aby udało mi się wprowadzić w czyn piękne hasło jednego z towarzystw wydawniczych, które brzmi *„nie nudzić, ucząc; uczyć — bawiąc."*

Dlatego też unikać będziemy przedewszystkiem poruszania tematów często teoretycznych, poswięcając natomiast jaknajwięcej uwagi zagadnieniom, które nasuwa samo życie. Zagadnienia te muszą być wzięte z życia, aby były życiowemi. Dlatego też *dostarczycielami tematów winni być sami czytelnicy.* Każdy czytelnik pisma samochodowego ma zawsze w zanadrzu jakieś pytanie, na które w swem piśmie daremnie szuka odpowiedzi. Nieraz kwestje takie są niezmiernie wprost interesujące, a nie porusza ich się, ponieważ nie są one znane. Oczywiście nie każdy list czytelnika do Redakcji nadaje się do druku; nie każda też odpowiedź mogłaby ogół zainteresować. Zapytania skierowane do Redakcji, a dotyczące spraw szablonowych, lub często osobistych załatwione wiec będą w zwykłym trybie, natomiast każda zasługująca na podanie do ogólnej wiadomości kwestja z dziedziny czyto praktyki technicznej, czy też prawno-samochodowej *znajdzie gościnne przyjęcie* wszechstronne oświetlenie w niniejszej rubryce. Zanim jednak sięgnę do obficie już wypełnionej teki redakcyjnej, pragnąłbym uprzedzić parę zarzutów, których spodziewam się z pewnych sfer czytelników. A więc przedewszystkiem proszę Kochanych czytelników o nie stawianie mi pytań na które niema odpowiedzi. Przepraszam bardzo za nieuprzejmość, ale staropolskie przysłowie dawno już głosiło, że *„na głupie pytania niema odpowiedzi"*. Aby się usprawiedliwić, pozwolę sobie zacytować parę, na chybił trafił wziętych z teki listów. Sądzę, że starczą mi one za wytłumaczenie. Pewien jestem również, że i sami autorowie, przeczytawszy w druku swoje „wyczyny" literackie spłoną rumieńcem wstydu.

A więc posłuchajciej:

p. „Damokles z Buczacza" zwraca się do redakcji „Autolotu" z następującem zapytaniem (styl i ortografja zachowane oryginalne)

> „Proszę szan. redakcji odpowiedzieć mi odwrotnie, ponieważ jestem stały czytelnik, na następujący wypadek, którego nie mogę znaleźć wytłomaczenia. Jestem kierowcą zawodowym od trzech lat i zawsze byłem trzeźwy. Obecnie jeżdże na aucie marki Chevrolet i w ostatnią niedzielę miałem poraz pierwszy wypadek, że rozbiłem hłodnicę i wogólę przud auta o drzewo przydrożne. Sprawdziłem puźniej, że kierownica i całe użądzenie kierowania było w porządku. Dlaczego mógł się stać taki wypadek. Szan. redakcja są wybitni fahowcy, to proszę mi wyjaśnić... ete..."

Nie wdając się wcale w techniczne rozważanie tego rodzaju *„wypadku*, którego nie można znaleźć wytłomaczenia", możemy poradzić Szan. „Damoklesowi", aby zwrócił się o radę do Państwowego Monopolu Spirytusowego, który zapewne był prawdziwym sprawcą wspomnianego wypadku, zwłaszcza, że autor listu dość otwarcie pisze *„jestem zawodowym kierowcą od trzech lat, i zawsze byłem trzeźwy."*

Tak p. Damoklesie, wódka najwięcej uderza do głowy tym, którzy rzadko piją! Mogę nawet stwierdzić że niebezpieczeństwo wódki wisi nad Pana głową jak ów miecz nad Damoklesem. Wcale trafny pseudonim p. obrał!

Jedźmy dalej; przypatrzmy się, co pisze nam panna Marysia Zabrze z Inowrocławia:

> „Chociaż mam dopiero lat 17 wieku, oddawna już zajmuje mię bardzo automobilizm. Proszę więc bardzo łask, redakcję odpowiedzieć mi *czy naprawdę potrzebne są lusterka, które niektóre auta mają na przedniej szybie* i czy nie dałoby się ich umieszczania zaniechać, bo mojem zdaniem rozpraszają uwagę szofera, każąc mu patrzeć, co się dzieje za nim, zamiast uważać na drogę. U nas z moich znajomych nikt nie potrafił mię objaśnić."

Oczywiście panno Marysiu, wierzymy pani, że pani od bardzo, bardzo dawna zajmuje się automobilizmem, choć ma pani dopiero 17 lat. Mimo to, radzimy Pani, jako jeszcze nieco od Pani starsi automobiliści, aby Pani nigdy w aucie poza plecami szofera nie robiła nic takiego, *co mogłoby rozpraszać jego uwagę*, a wtedy będzie on napewno uważał na drogę. W ostateczności może Pani przecież z narzeczonym jeździć samochodem zamkniętym, w którym szybę, oddzielającą pasażerów od szofera, można zasłonić firaneczką. Albo wprost, czyż nie przyjemniej udać się na pieszą przechadzkę do lasu?

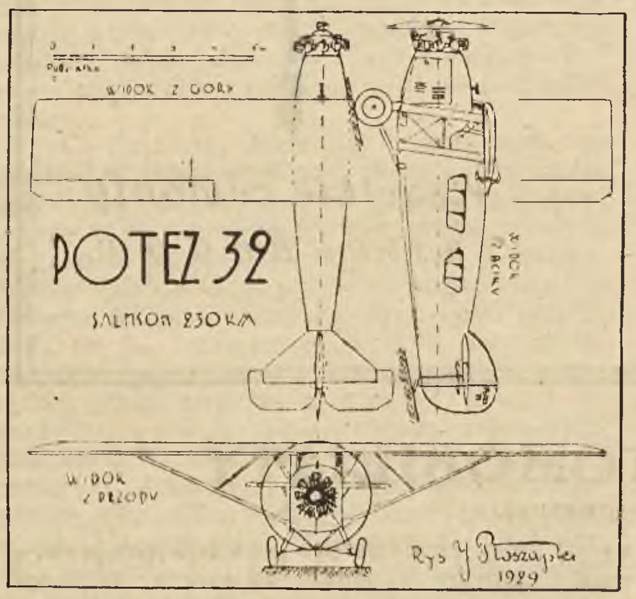
Nie chcąc dłużej nużyć czytelników, poprzestaję na tych dwu przykładach, sądząc, że starczą one za tysiąc. Istnieje jeszcze też i druga, kategorja interlokutorów, którzy wymagają od redakcji wręcz jasnowidzenia, czy też jakiejś nadprzyrodzonej siły duchowej. Ci ludzie żądają aby *„na niewidzianego"* odgadnąć wszystkie przyczyny defektów ich samochodów i podać łatwe, domowe sposoby ich naprawy. I tak np. niejaki p. „Ate" z Krasnegostawu prosi, aby objaśnić mu, dlaczego w jego autobusie stale przepalają się bezpieczniki instalacji elektrycznej, mimo, że ustawia coraz to grubsze druciki(!) prosi o podanie mu sposobu usunięcia tego defektu. Jedyną radą, jaką można mu udzielić na odległość, byłoby wstawienie zamiast bezpiecznika grubej sztaby miedzianej, ta napewno mu się nie spali, o ile oczywiście nie zechce on zamiast tego, poszukać w przewodach zwarcia. Jeżeli zaś Szanownego Pana „Ate", ta rada nie zadowoli (nie polecamy bynajmniej jej zastosowania), a trwałby on nadal w swem pragnieniu uzyskania porady na odległość, to radzimy mu zwrócić się z zapytaniem do Szyllera-Szkolnika.

Wytłomaczywszy więc drogim czytelnikom, jakich zapytań nie będziemy rozpatrywali, w numerze następnym przejdziemy do poważnej pracy *i rozpoczniemy udzielać na serjo rad*, za które przyjmujemy całkowitą odpowiedzialność. Więc do następnego tygodnia!

MODELARSTWO LOTNICZE:

POTEZ 32.

Potez 32 jest maszyną komunikacyjną, wprowadzoną obecnie na linje przez *międzynarodowe towarzystwo C. I. D. N. A.* Konstrukcja maszyny rozwiązana została podobnie jak w poprzednich typach Poteza. a więc XV. XXV, XXVII i t. d. Kadłub drewniany usztywniony linkami, kryty płótnem. Skrzydła i stery również drewniane. Zwrócić należy uwagą na zwycięską walkę jednopłata Potez, ten propagator dwupłata, po sukcesach transatlantyckich: *Ryana i Bellancy* zmienia typ i przystępuje do seryjnej budowy jednopłatów, tak wojskowych (33), jak i komunikacyjnych (32 Potez 32, posiada obszerną kabinę, mieszczącą swobodnie czterech pasa-



żerów i dwóch pilotow w specjalnym przedziale, osłoniętym od wiatru. Jak widać z planu, 32) jest jednopłatem górnym z zastrzałami. Skrzydło leży na kadłubie. Lotki i sterowanie normalne, tylko dźwignia steru wysokości, ukryta jest w stateczniku pionowym. Podwozie, o osi łamanej, posiada amortyzatory hydrauliczne. Dość trudnym do wykonania jest *230-to konny Salmson*, lecz dla chcącego niema nic trudnego (o budowie silników do modeli, pisałem w poprzednich numerach „Autolotu", i postaram się zabrać głos w najbliższej przyszłości, specjalnie o silnikach). Potezy 32 dla Cidny malowane *podobnie do Berline-Spadów* t. zn. kadłub i stateczniki na ciemno-niebiesko, skrzydła i stery srebrne. Litery na kadłubie czarne, z białemi oprowadzeniami. Robienie kabiny jest rzeczą względną, w każdym razie początkującym modelarzom odradzam, gdyż może to się skończyć zepsuciem materjału i zużyciem niepotrzebnej energji.

MONTOWANIE MODELI.

Montowanie jednopłatowców nie nastręcza specjalnych trudności, to też pomówimy dziś o montowaniu dwupłatów. Montujemy modele już po ostatecznem wylakierowaniu i wyschnięciu, również uważać musimy. ażeby przy montowaniu nie zniszczyć naszej pracy. Jeszcze przed malowaniem przyklejamy do kadłuba skrzydło dolne i opierzenie ogonowe. Teraz według planu *oznaczamy dokładnie położenie okuć* baldachimowych i rozpórkowych i w miejscach tych wiercimy otworki o średnicy odpowiadającej grubości danego elementu, który ma być w miejscu tem przymocowany następnie szykujemy rozporki i stójki baldachimowe. Robimy je nieco dłuższe, niż na planie, gdyż liczyć musimy na to, że część ich wejdzie w kadłub lub w skrzydła. Teraz napuszczamy w otworki syndetikonu i wmontowujemy najpierw baldachim, a potem rozporki międzyskrzydłowe. Po wyschnięciu kleju niemoglibyśmy pozakładać linek nośnych i podtrzymujących, to też wpuszczamy je w otworki te same co i wszelkie stójki i t. p. oraz przyciskamy nimi. Tak zamocowana linka (mocna, gruba nitka № 10) nie wyślizgnie się już z gniazda. *Jeżeli linki zwisają luźno*, lakierujemy je lakierem spirytusowym, który je naciąga. Uważać należy by kurczące się nitki nie zwichrzyły, a co gorsze nie połamały modelu. Na tem montowanie kończymy i model jest gotów.

Organizacja lotnictwa w Polsce.

Autor artykułu zemieszczonego w „Semaphore" z 21.III 29 r. podaje całokształt programu prac, tyczących się rozwoju polskiego lotnictwa. *Mówi tu o niepowodzeniach fabryki „Plage i Laśkiewicz"*, tłómacząc je brakiem doświadczenia, które wzrastając usuwa wszelkie wady konstrukcji. Dalej autor zaznajamia nas z fabryką „Skoda", gdzie wszyscy od dyrektora do robotnika są polakami, dzięki czemu fabrykę tą uważa za prawdziwie polską i twierdzi, że motory przez nią zrobione, już w praktyce dały sie poznać. Omawia też autor typy polskich samolotów, nadmieniając, że typ Bartla B.M.5. *będzie używany również w Aeroklubach Akademickich*, jako typ przejściowy. Zatrzymując się jeszcze na teoretycznych pracach lotniczych w Polsce czyli Instytucie Badań Technicznych, autor kończy artykuł przypuszczeniem, że dzięki tej wielostronności swego programu, Polska już w najbliższym czasie potrafi się obejść bez zagranicy.

WIELKA BRYTANJA — INDJE.
Olbrzymi lot bez lądowania lotników angielskich.

Dwaj angielscy lotnicy wojskowi wystartowali w dniu 24 b. m., o dodz. 10.30 z lotniska Crawell do bezpośredniego lotu do Indyj.

Lotnicy odlecieli na olbrzymim samolocie, na który zabrali z sobą tysiąc galonów benzyny, zamierzając pobić dotychczasowy światowy rekord dystansowy.

Amerykański inżynier Earl Mc Clary skonstruował nowy typ samolotu, który wywołać ma rewolucyjny zwrot w dziedzinie awjatyki. Zamiast zwykłych skrzydeł, posiada nowy samolot, jedną wielką kwadratową płaszczyznę nośną. W ten sposób zamierza inż. Clary wzmóc energję wzlotu i bezpieczeństwo swojego aparatu.

POSADY ZAOFIAROWANE:

KIEROWNIK filji na Gdańsk i do składu samochodowego obeznany ze sprzedażą samochodów i części samochodów amerykańskich i francuskich również wszelkich akcesorji, gum i t. d. poszukiwany. Tylko poważni reflektanci fachowcy posiadający prawo jazdy będą uwzględnieni. Oferty pod „Kierownik" do adm. „Autolotu".

SPRZEDAWCA samochodowy wojażer dobrze ustosunkowany do sprzedaży samochodów amerykańskich i francuskich, tańszej klasy (Ford-Renault) na Gdańsk i Pomorze przez gdańską firmę poszukiwany. Tylko poważni reflektanci fachowcy ze znajomością niemieckiego i polskiego języka, posiadający prawo jazdy będą uwzględnieni. Oferty pod „Sprzedawca" do adm. „Autolotu".

POSADY POSZUKIWANE:

KIEROWCA z kaucją poszukuje posady na wóz prywatny, osobowy w/g ciężarowy. Miejsce objęcia posady obojętne. Kaucja w postaci zabezpieczenia hipotecznego. Łaskawe oferty do adm. „Autolotu" pod *„Kierowca z kaucją"*.

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa **90** gr. za cm.² Stronica w tekście **70** i za tekstem **60** gr. za cm.² Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę zawodową, do trzech wierszy **gratis.**

Prenumerata „Autolotu": kwartalna **3.50** zł., półroczna **7** zł., roczna **14** zł. Zagranicą **24** zł. **50** gr. Numer pojedyńczy **30** gr.

Redaktor: TADEUSZ GRIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Wydawca: „AUTOLOT" Sp. o. o. Red. odp.: STANISŁAW KUCZYŃSKI

Drukarnia „Społeczna", Pl. Grzybowski 3|5. tel. 205-80.